

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 791 491 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
27.08.1997 Bulletin 1997/35

(51) Int Cl.⁶ B60G 15/07, F16F 1/12

(21) Numéro de dépôt: 97400386.5

(22) Date de dépôt: 21.02.1997

(84) Etats contractants désignés:
AT BE DE ES FR GB IT NL PT SE

(30) Priorité: 23.02.1996 FR 9602240

(71) Demandeur: Ateliers Métallurgiques de Saint
Urbain (AMSU)
52300 Fronville (FR)

(72) Inventeurs:
• Henri, Roger
52300 Mussey sur Marne (FR)
• Tissot, Michel
21121 Darois (FR)

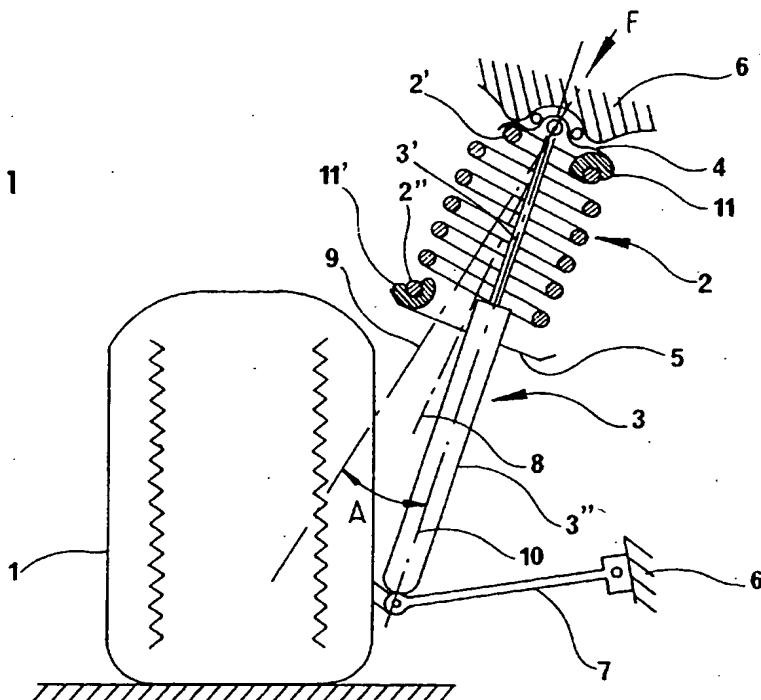
(74) Mandataire: Chambon, Gérard
Cabinet CHAMBON
16 Boulevard d'Ormesson
95880 Enghien-les-Bains (FR)

(54) Suspension de roue à ressort hélicoïdal

(57) L'invention concerne une suspension de roue pourvue d'une jambe élastique qui assure la liaison entre le châssis (6) d'un véhicule et ladite roue, et qui comporte un amortisseur télescopique (3) entouré par un ressort hélicoïdal (2) dont les spires d'extrémité (2',2'') sont maintenues par des éléments d'appui (4,5) solidaires respectivement du châssis (6) et dudit amortisseur

(3) dont l'une des extrémités de ce dernier est reliée au moyeu de la roue (1) et à au moins un bras oscillant (7), suspension qui est remarquable en ce qu'entre au moins l'un des éléments d'appui (4,5) solidaire du châssis et/ou respectivement de l'amortisseur et une partie localisée et limitée de la spire d'extrémité (2',2'') correspondante, est intercalée au moins une cale (11,11').

FIG.1



Description

L'invention concerne une suspension de roue à ressort hélicoïdal.

Il est connu de réaliser pour les véhicules roulant une suspension de roue pourvue d'une jambe élastique qui assure la liaison entre le châssis d'un véhicule et ladite roue, et qui comporte un amortisseur télescopique entouré par un ressort hélicoïdal dont les spires d'extrémité sont en contact sur des éléments d'appui solidaires respectivement du châssis et dudit amortisseur dont l'une des extrémités de ce dernier est reliée au moyeu de la roue et à au moins un bras oscillant.

C'est notamment le cas des suspensions avec jambes élastiques du type MAC-PHERSON.

Si l'amortisseur est disposé coaxialement à l'axe du ressort, toutes les forces transversales qui existent au niveau de la fixation au châssis doivent alors être absorbées par la tige du piston de l'amortisseur, ce qui est évidemment cause de frottement.

Pour réduire les forces transversales, on a déjà imaginé de disposer l'amortisseur dans le ressort, de manière telle que la force résultante du ressort fasse un angle aigu avec l'axe de l'amortisseur.

Toutefois, il est connu que les forces transversales ne peuvent être supprimées que si la force résultante (ou résultante des forces) ou encore la ligne d'effort du ressort coïncide avec la ligne d'action du châssis.

Or, l'inclinaison maximale de l'amortisseur est limitée du fait que ce dernier est disposé dans le ressort et que la roue doit posséder un espace suffisant pour ses débattements, ce qui est d'autant plus difficile à obtenir que le pneu est large, entraînant un déplacement correspondant de son point d'appui au sol.

C'est la raison pour laquelle le brevet EP 0 319 651 propose une suspension qui est remarquable en ce que la ligne médiane du ressort possède, à l'état exempt de charge, une allure en forme de S.

Toutefois, la reproductibilité des caractéristiques de forme de tels ressorts au cours de leur fabrication peut présenter des difficultés.

C'est pourquoi l'invention propose une suspension pourvue d'une jambe élastique telle que mentionnée ci-avant, mais qui est remarquable en ce qu'entre au moins l'un des éléments d'appui solide du châssis et/ou respectivement de l'amortisseur et une partie localisée et limitée de la spire d'extrémité (2'.2") correspondante, est intercalée au moins une cale.

Pour d'autres raisons que celles évoquées ci-avant, on a aussi imaginé dans le WO-A-8905242, des supports pour la spire supérieure sous la forme d'un siège tournant en plusieurs pièces et d'une pluralité de langues réparties sur environ les 3/4 du développé de ladite spire sur lesquelles cette dernière vient s'appuyer successivement en fonction de la compression du ressort.

Dans le brevet US-A-2,754,112 on compense la perte, due à l'usure, de la force élastique du ressort, au moyen d'un empilement d'anneaux.

Mais il est clair que dans ces deux cas où l'on ne cherche pas à résoudre le problème selon l'invention, il n'est pas question d'une cale sur une partie localisée et limitée de la spire concernée.

De préférence et contrairement encore à l'art antérieur précité, la cale est aménagée pour être en contact permanent avec la partie correspondante de la spire et avec l'élément d'appui dans toute la plage de travail du ressort et plus particulièrement, la cale de l'élément d'appui de la spire d'extrémité, du côté amortisseur et/ou respectivement du côté châssis, est disposée dans une zone qui est coupée par le plan diamétral du ressort contenant la ligne d'effort du ressort et qui est située, par rapport à la ligne médiane du ressort, du côté de ladite ligne d'effort pour la spire côté amortisseur, ou respectivement du côté opposé pour la spire côté châssis.

Une telle disposition selon l'invention, permet de supprimer les forces transversales en permettant de superposer, ou pour le moins rapprocher, la ligne d'effort du ressort hélicoïdal avec la ligne d'action du châssis.

En outre, le choix des caractéristiques de la cale (épaisseur, dureté, forme, ...) permet de s'adapter facilement au résultat recherché.

Selon un mode de réalisation, l'élément d'appui sur lequel la cale vient en contact, est une coupelle. La cale peut présenter avantageusement un moyen de fixation aménagé pour coopérer avec une partie de la spire d'extrémité, telle que par exemple une partie semi-cylindrique servant de logement pour sa fixation sur ladite partie de la spire. Chaque cale est, par exemple, en matière thermoplastique et de préférence, en polyuréthane.

Selon un mode de réalisation particulier, au moins la spire d'extrémité du ressort en contact avec l'élément d'appui solide du châssis, présente un diamètre inférieur à celui des autres spires du ressort tandis que ladite spire peut être excentrée du côté de la zone définie pour l'emplacement de la cale tout en ayant ou non une génératrice commune avec les autres spires du ressort.

De préférence, les spires centrales du ressort présentent à l'état exempt de charge et/ou à l'état de charge, une ligne médiane sensiblement rectiligne.

L'invention sera bien comprise et d'autres particularités apparaîtront à la lecture de la description qui va suivre et qui se réfère aux dessins annexés dans lesquels:

- la figure 1 montre une suspension selon l'invention,
- la figure 2 montre plus spécifiquement un ressort de compression du type de celui de la figure 1, disposé entre ses deux coupelles,
- les figures 3 et 4 correspondent à la figure 2 selon deux autres modes de réalisation,
- les figures 5 et 6 montrent schématiquement en perspective et en coupe, deux modes de réalisation

d'une cale destinée à équiper la spire d'extrémité supérieure, c'est-à-dire la spire tournée vers la coupelle du châssis.

les figures 7 à 10 montrent en perspective des variantes de cales destinées à équiper la spire inférieure, c'est-à-dire la spire tournée vers la coupelle d'amortisseur.

Sur la figure 1, on peut voir une suspension selon l'invention, du type MAC-PHERSON, pour une roue schématisée en 1 et comportant un ressort hélicoïdal de compression 2 à l'intérieur duquel est disposé un amortisseur télescopique 3 constitué d'une tige 3' et d'un corps tubulaire 3".

Le ressort 2 est ici disposé entre deux coupelles 4 et 5, respectivement fixées au châssis du véhicule à équiper et schématisé en 6 et au corps 3" de l'amortisseur 3 (il pourrait bien sûr s'agir d'autres éléments de maintien que des coupelles).

L'extrémité du corps 3" est reliée à l'extrémité d'un bras oscillant 7 (sous forme par exemple d'un bras triangulé) et au moyeu de la roue 1, tandis que l'autre extrémité du bras 7 est fixée à une partie du châssis 6.

On a représenté aussi sur la figure 1, en traits interrompus, la ligne médiane 8 du ressort, la ligne 9 d'effort ou d'action du ressort 2 et l'axe 10 de l'amortisseur 3.

Comme déjà dit, le passage de l'amortisseur 3 dans le ressort 2 limite son inclinaison possible, inclinaison rendue d'autant plus nécessaire que la roue 1 est plus large.

En outre aussi, comme indiqué plus haut, en vue de supprimer les forces transversales, la force résultante F du ressort hélicoïdal, située sur la ligne d'effort 9, doit coïncider comme représenté sur la figure 1, avec la ligne d'action du châssis, ou autrement dit, l'angle A entre la ligne d'effort 9 et l'axe 10 de l'amortisseur doit être identique à l'angle formé entre ledit axe 10 et la ligne d'action du châssis.

Pour parvenir à ce résultat, comme le montre la figure 1, l'invention propose les aménagements suivants.

La spire d'extrémité 2', disposée sur la coupelle 4 côté châssis et/ou la spire d'extrémité 2" disposée sur la coupelle 5 côté amortisseur, présente une surface de contact sensiblement constante dans toute la plage de travail du ressort, assurée par une cale 11, 11' disposée dans une certaine zone de ladite spire, zone limitée par la largeur relativement faible de ladite cale, contrairement à l'art connu où, en outre, les spires s'appliquent sur les coupelles, progressivement en fonction des efforts, éventuellement par l'intermédiaire de plusieurs éléments comme dans le premier document antérieur cité.

De la sorte, on peut obtenir une ligne d'effort du ressort dont la direction reste constante.

Comme le montrent bien les dessins, les cales 11, 11' généralement en matière thermoplastique, telle que du polyuréthane par exemple, sont intercalées entre les

spires d'extrémité 2', 2" du ressort et les coupelles correspondantes respectivement 4 et 5.

Les cales doivent de préférence se situer dans un plan diamétral du ressort 2 comportant la ligne 9 et du côté de cette dernière pour la spire 2" disposée du côté de la coupelle 5, ou au contraire, du côté diamétralement opposé pour la spire 2' disposée du côté de la coupelle 4.

Les cales 11, 11' apportent de nombreux avantages car selon les besoins et les caractéristiques à obtenir, on peut jouer, comme déjà dit, sur les caractéristiques des cales (forme, nature, épaisseur, dureté) et on verra plus loin plusieurs exemples de réalisation de ces cales.

Sur les figures 1 et 2, on a prévu au moins une cale 11, 11' pour chaque spire 2', 2" d'extrémité.

Dans le mode de réalisation de la figure 3, on a prévu au moins une cale 11, mais seulement pour la spire 2', tandis que dans la figure 4, on a prévu au moins une cale 11', mais seulement pour la spire 2".

Pour compléter les possibilités selon les caractéristiques voulues, on peut constater sur la figure 1 que la spire 2' présente un diamètre inférieur à celui des autres spires.

Au moins la spire 2' des figures 2 à 4 présente également un diamètre un peu plus petit, mais ici, ladite spire est en outre excentrée avec un décalage vers le côté, tel que défini ci-avant pour l'emplacement de la cale 11, tandis que ladite spire 2' présente de ce côté une génératrice commune avec les autres spires. On peut bien sûr imaginer que la spire 2' et la spire précédente soient plus petites ou encore qu'en outre la spire 2" le soit aussi.

Comme le montrent les figures 1 à 4, la ligne médiane 8 du ressort, si elle est rectiligne à l'état exempt de charge, elle peut le rester sous charge.

Les figures 5 à 10 montrent divers modes de réalisations possibles des cales 11, 11' schématisées sur les figures 1 à 3.

A titre d'exemple, les cales représentées sur les figures 5 à 10 présentent un logement semi-cylindrique pour venir se fixer sur la spire, comme le montrent bien lesdites figures. La fixation pourra bien entendu être consolidée par collage ou autre.

Un autre avantage des cales réside aussi dans la fonction d'amortissement des bruits et des frottements et les figures 6, 9 et 10 montrent par exemple des cales pourvues d'évidements facilitant cet amortissement.

La figure 6 montre un mode de réalisation particulier d'une cale pour une spire 2', c'est-à-dire pour une spire d'extrémité côté châssis.

Il est clair aussi que l'on peut prévoir plusieurs cales rapprochées comme le montre la figure 8.

Enfin, si les cales des figures 7 à 10 présentent une surface d'appui en coin, c'est pour des problèmes de structures particulières et d'autres formes sont prévues, comme celles en traits mixtes représentées sur lesdites figures 7 à 10.

Revendications

1. Suspension de roue (1) pourvue d'une jambe élastique qui assure la liaison entre le châssis (6) d'un véhicule et ladite roue, et qui comporte un amortisseur télescopique (3) entouré par un ressort hélicoïdal (2) dont les spires d'extrémité (2',2'') sont maintenues par des éléments d'appui (4,5) solidaires respectivement du châssis (6) et dudit amortisseur (3) dont l'une des extrémités de ce dernier est reliée au moyeu de la roue (1) et à au moins un bras oscillant (7), caractérisée en ce qu'entre au moins l'un des éléments d'appui (4,5) solidaire du châssis et/ou respectivement de l'amortisseur et une partie localisée et limitée de la spire d'extrémité (2',2'') correspondante, est intercalée au moins une cale (11,11').
2. Suspension de roue selon la revendication 1, caractérisée en ce que la cale (11,11') est aménagée pour être en contact permanent avec la partie correspondante de la spire (2',2'') et avec l'élément d'appui (4,5) dans toute la plage de travail du ressort (2).
3. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 et 2, caractérisée en ce que la cale (11,11') de l'élément d'appui de la spire d'extrémité (2',2''), du côté amortisseur (3) et/ou respectivement du côté châssis (6), est disposée dans une zone qui est coupée par le plan diamétral du ressort contenant la ligne d'effort (9) du ressort (2) et qui est située, par rapport à la ligne médiane (8) du ressort, du côté de ladite ligne d'effort (9) pour la spire (2'') côté amortisseur, ou respectivement du côté opposé pour la spire (2') côté châssis (6).
4. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisée en ce que l'élément d'appui sur lequel la cale (11,11') vient en contact, est une coupelle (4,5).
5. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisée en ce que la cale (11,11') est pourvue d'un moyen de fixation aménagé pour coopérer avec une partie de la spire d'extrémité (2',2'').
6. Suspension de roue selon la revendication 5, caractérisée en ce que la cale (11,11') présente une partie semi-cylindrique servant de logement pour sa fixation sur une partie de la spire.
7. Suspension de roue selon l'une des revendications 4 à 6, caractérisée en ce que la cale (11,11') est en matière thermoplastique.
8. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 à 7, caractérisée en ce qu'au moins la spire d'extrémité (2') du ressort (2) en contact avec l'élément d'appui (4) solidaire du châssis (6), présente un diamètre inférieur à celui des autres spires du ressort.
9. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 à 8, caractérisée en ce qu'au moins la spire d'extrémité (2') du ressort, en contact avec l'élément d'appui (4) solidaire du châssis (6), est excentrée par rapport aux autres spires du ressort.
10. Suspension de roue selon la revendication 9, caractérisée en ce que le décalage de la spire d'extrémité (2') est effectué du côté de la zone définie pour l'emplacement de la cale (11).
11. Suspension de roue selon l'ensemble des revendications 8 et 9, caractérisée en ce qu'au moins la spire d'extrémité (2') du ressort, en contact avec l'élément d'appui (4) solidaire du châssis (6), présente un diamètre inférieur à celui des autres spires du ressort et est excentrée par rapport auxdites autres spires tout en ayant une génératrice commune à ces dernières.
12. Suspension de roue selon l'une des revendications 1 à 10, caractérisée en ce qu'au moins les spires centrales du ressort (2) présentent à l'état exempt de charge et/ou à l'état de charge, une ligne médiane (8) sensiblement rectiligne.

FIG.1

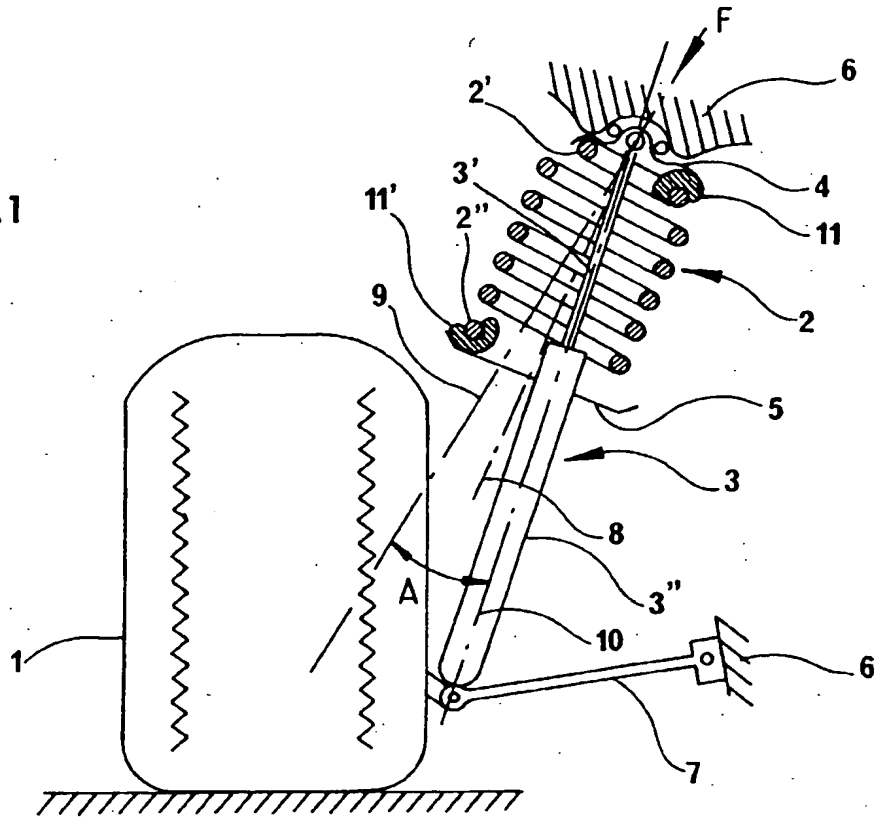


FIG.2

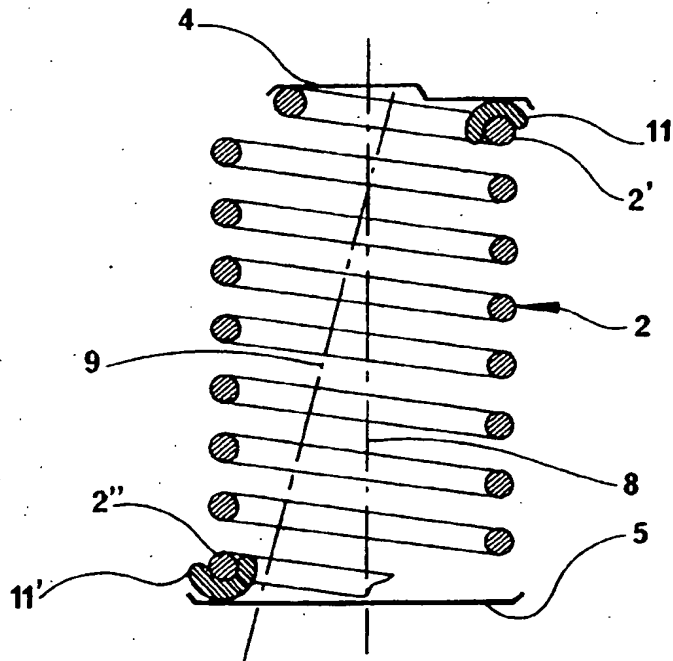


FIG.3

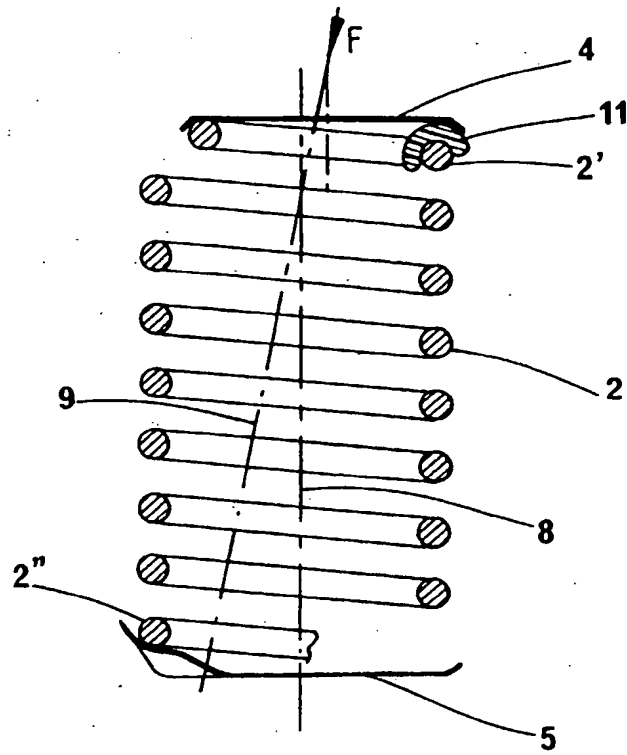
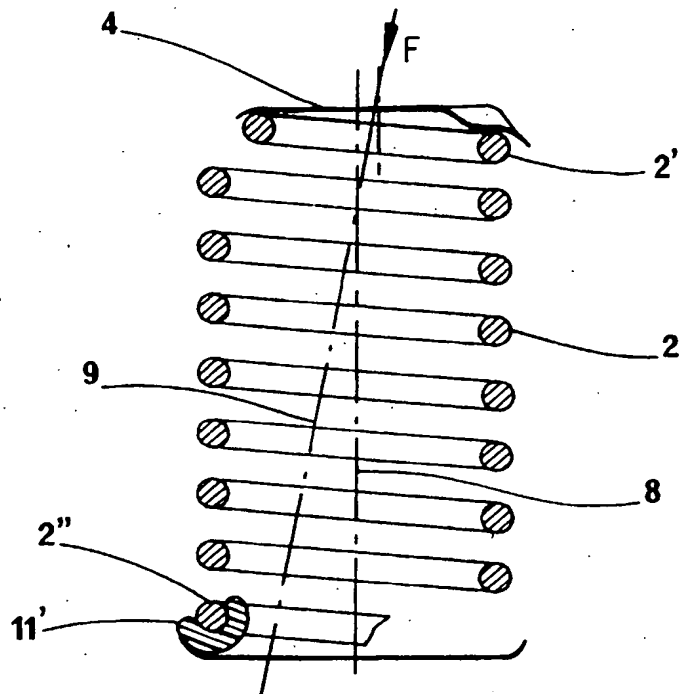


FIG.4



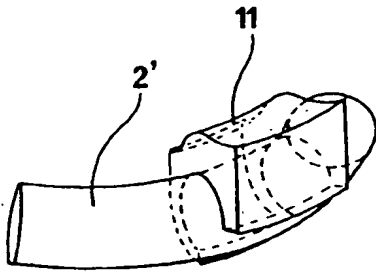


FIG. 5

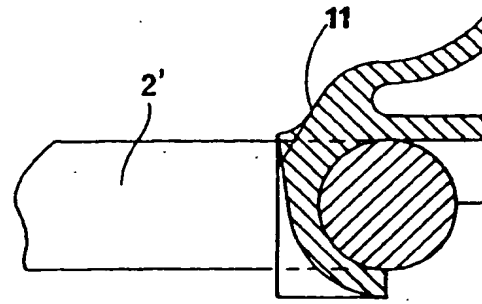


FIG. 6

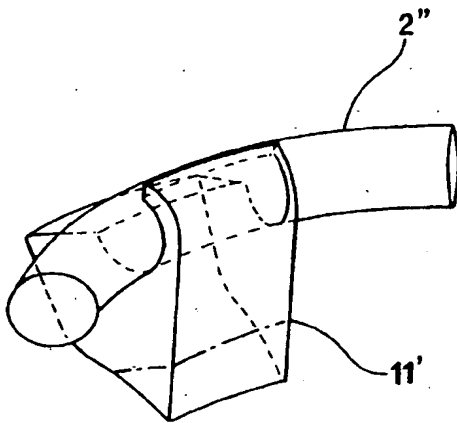


FIG. 7

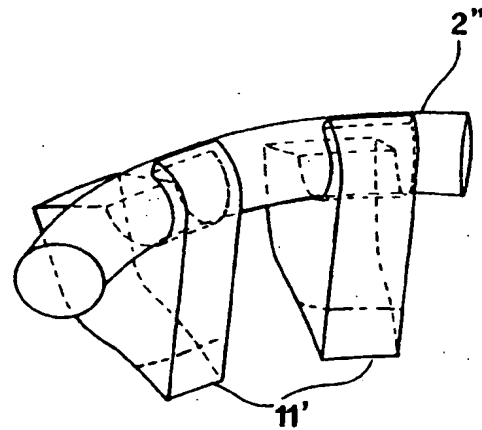


FIG. 8

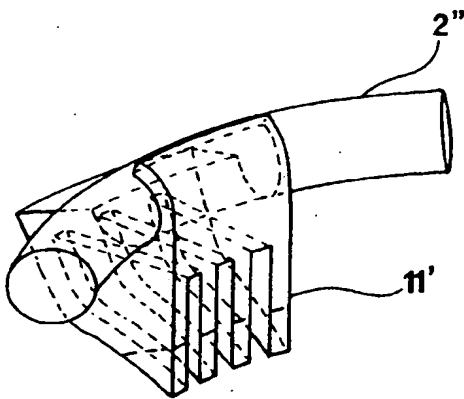


FIG. 9

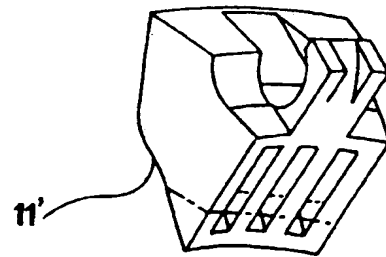


FIG. 10



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 97 40 0386

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
Y,D	WO 89 05242 A (VOLVO AB) 15 Juin 1989 * abrégé; figures * * page 5, ligne 9 - ligne 28 * ---	1,2,4,7	B60G15/07 F16F1/12
Y,D	US 2 754 112 A (POUELL MANUFACTURING) 10 Juillet 1956 * le document en entier * ---	1,2,4,7	
A	FR 2 600 595 A (RENAULT) 31 Décembre 1987 * le document en entier * ---	1,8,9, 11,12	
A	DE 41 10 471 A (VOLKSWAGENWERK AG) 17 Octobre 1991 * figure 3 * ---	1,3,8,9, 11,12	
A	FR 2 540 586 A (RESSORTS IND) 10 Août 1984 * figures * ---	1,3,12	
A	DE 42 03 658 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 12 Août 1993 * figures 1,4 * ---	1,2,4,8	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
A	US 5 078 370 A (MCCLELLAN MICHAEL A) 7 Janvier 1992 * figure * ---	1,2,4,8	B60G F16F
A	EP 0 006 036 A (PEUGEOT ;CITROEN SA (FR)) 12 Décembre 1979 * figures 1,2 * ---	1-4,12	
A	EP 0 574 650 A (FREUDENBERG CARL FA) 22 Décembre 1993 * figures * ---	5,6	
A	DE 16 60 341 U (BAYERISCHE MOTOREN WERKE) 2 Avril 1952 * figure 4 * ---	5,6	
		-/--	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 16 Mai 1997	Examinateur Tsitsilonis, L
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande I : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPD FORM 1303 (1.12.94) (P0402)



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 97 40 0386

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
A	US 3 806 150 A (PEART J ET AL) 23 Avril 1974 * figures *	5,6	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 006, no. 187 (M-158), 25 Septembre 1982 & JP 57 095207 A (NHK SPRING CO LTD), 14 Juin 1982, * abrégé *		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lien de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 16 Mai 1997	Examineur Tsitsilonis, L
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

EPO FORM 1503 01.82 (P04C03)